

EL FERROCARRIL DE VIA ESTRECHA  
DE LEON A BILBAO

Por Lorenzo López Trigal

#11 8936

Nos proponemos analizar el fenómeno de los ferrocarriles de vía estrecha, sus factores, historia y características, cara a un futuro, eligiendo para ello uno de los más importantes de España y, sin duda, de León: el anteriormente denominado de La Robla a Valmaseda, próximo a cumplir los cien años de explotación.

En la red de ferrocarriles en España destaca por su extensión el trazado viario estrecho, así como por las razones específicas de su implantación y el tipo de explotación. Surgieron en su mayor parte durante las últimas décadas del XIX o primeras del XX, en una época en que la construcción de los ferrocarriles de vía ancha deja de ser un negocio rentable, una vez establecida la malla fundamental en nuestro territorio. Entonces, otras causas y circunstancias llevan a la creación de los de vía estrecha o de ancho métrico, aunque en algunas líneas se tienden según otros anchos de vía. En todo caso, la posibilidad de admitir en su tendido radios de curvas más cerradas, una mayor inclinación en las rampas y pendientes, y unos túneles y puentes más estrechos, facilitan la financiación, menos costosa en su construcción, y, por ello, la posibilidad de iniciar nuevas redes de estos llamados ferrocarriles "secundarios" o "económicos", de costes más reducidos tanto en la construcción como en la explotación.

Ferrocarriles algunos de ellos de tipo coyuntural, que surgen limitados de partida por el servicio exclusivo de explotar los recursos mineros; así nuestro ferrocarril hullero de La Robla como el de Villablino; recursos cerealícolas, como los Secundarios de Castilla, que desde Valladolid tendían en una red de 226 Kms. a Medina de Rioseco, Villalón, Villada, Palencia y Palanquinos; o bien de servicio de extrarradio o suburbanos en las áreas industriales y urbanas. Así pues, tanto los factores económicos de tipo minero, como la posibilidad de superar los condicionantes físicos con costes más reducidos, posibilitan la construcción del ferrocarril que nos atañe en este estudio, desde el momento en que la industria siderúrgica bilbaína necesita de la hulla palentina y leonesa, para lo cual se hace necesario un ferrocarril especializado, aunque también desde el principio otras mercancías o el mismo transporte de viajeros compensarán asimismo la explotación. Se cumple además, en parte, la conexión de espacios que eran vacíos de comunicación ferroviaria con las zonas de red ya trabada de ferrocarriles, si bien de vía ancha. El interés económico de explotar la riqueza hullera explica, sin embargo, la construcción.

De los proyectos de nuevos trazados ferroviarios ideados para ser ejecutados en la provincia de León, una vez terminado el esquema básico de la red de vía ancha que unía Galicia y Asturias con la Meseta, van a ser desechados los de este tipo de vía ancha que se proyectaron de León a Benavente, León a Braganza por La Bañeza y Puebla de Sanabria, y de Sahagún a Burgos; y tampoco se harán todos los proyectos de vía estrecha, pues aparte de los tres realizados, se frustraron los que pretendían unir Villafranca del Bierzo con Villadodríd-Ribadeo, en un tendido de 150 Kms., que ya mo el ferrocarril del Bierzo a Asturias a través delera incluido en el Plan ferroviario de 1877. Asimismo

Sil, que iría de Ponferrada hasta Pravia, que siguiendo el plan del ingeniero Lazúrtegui pensaba en una red ferroviaria que enlazara al Bierzo minero y de amplias posibilidades de industrialización con los puertos más próximos de Galicia y de Asturias, es decir, la creación de una "Nueva Vizcaya" (1).

Pero los intereses vizcaínos no estaban por secundar el plan de Lazúrtegui, el cual llegó al Bierzo como abanderado de la industria vasca cara a la búsqueda de las precisas materias primas. Sólo se llegaría a construir el ferrocarril hullero de Ponferrada a Villablino, puesto en circulación desde 1919, en un trayecto de 62 Kms., por la Minero Siderúrgica de Ponferrada, empresa de nueva creación con mayoría de capitales madrileños y minoría de capitales vascos (2). Sí, en cambio, esos mismos intereses del empresariado vasco captaron el posible colonijaje de las minas de carbón de la Montaña palentino-leonesa, pues de explotación colonizadora ciertamente se trataba al coincidir caracteres de succión de materias primas con destino a un área industrial portuaria, localizadas las cuencas mineras y aquella área en regiones distintas. Sólo restaba un transporte adecuado, que, tras algún proyecto de vía ancha para empalmar con el ferrocarril de Tudela-Miranda de Ebro-Bilbao, y aún otros de vía estrecha que pretendían asimismo empalmar con Asturias, va a llevarse a cabo decididamente entre 1891 y 1894.

Es el ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda, de las provincias de León a la de Vizcaya, de tipo longitudinal y a la vez transversal a la red de ferrocarriles de vía ancha, discurriendo principalmente por el eje o pasillo de la depresión de contacto Montaña-Meseta en la vertiente sur de la Cordillera Cantábrica, al pie de las cuencas carboníferas más notables de este espacio (Ciñera-Matallana, Boñar-Sabero, Prado-Valderrueda, Guardo-Santibáñez, Barruelo). Posteriormente tendría ramales a Luchana, a Sabero y a León, terminando así de conectarse las dos ciudades que rematan hoy este ferrocarril, y que van a hacer viable la explotación minera de esas cuencas que, excepto la de Ciñera, no tenían aún comunicación ferroviaria, y si bien habían aparecido algunas minas e industrias a mediados del siglo, habían sufrido un colapso debido a la incomunicación (3).

Este ferrocarril de colonización o explotador de los recursos carboneros palentinos y leoneses, al menos va a representar una cierta organización, aún incompleta, de este territorio en el que no sólo sus cuencas mineras, sino también, aunque a última hora más bien, otras fuentes de riqueza como son específicamente las áreas de recreo de montaña (embalses del Porma, de Cervera, de Aguilar de Campóo y del Ebro), que el trazado ferroviario atraviesa próximamente, y, a más distancia, los valles y puertos de montaña de la Cantábrica. El ferrocarril en su utilización mixta, de viajeros y mercancías, tiene en la actualidad sus mayores ingresos a partir del transporte al área de Bilbao de las arenas de Arijia, al haber disminuido el transporte de carbones que lo originó. Una vez terminada la coyuntura de la época carbonera, por la competencia del camión que lleva el carbón hasta la misma central térmica, principal destino actual de nuestra minería, las mercancías que anteriormente sólo suponían una cierta complementariedad al monopolio carbonero, vienen a sostener la crisis continuada en que se ha visto envuelto este ferrocarril, como, en general, todos los de nuestro país.

---

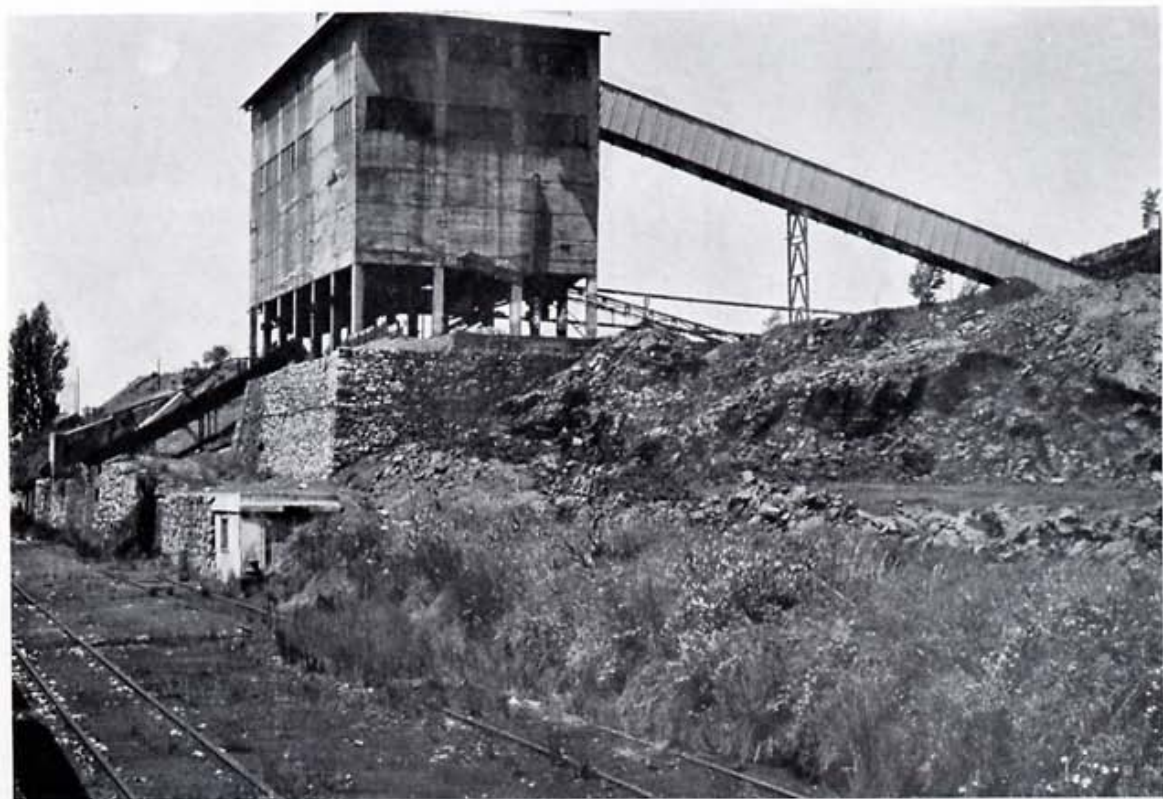
(1) J. de LAZURTEGUI; *Una Nueva Vizcaya a crear en el Bierzo. Altos Hornos y Acerería en Ponferrada*; Bilbao, Imprenta Grijelmo, 1918.

(2) Cf. J. L. GONZALEZ GARCIA; *La formación del subdesarrollo en la economía leonesa*; Universidad de Santiago de Compostela, Facultad de Ciencias Económicas (Tesis Doctoral, policopiada), 1976. J. M. GARCIA ALONSO; *El Bierzo: una explicación económica. Análisis económico del área de Ponferrada*; Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, (Tesis Doctoral, policopiada), 1976.

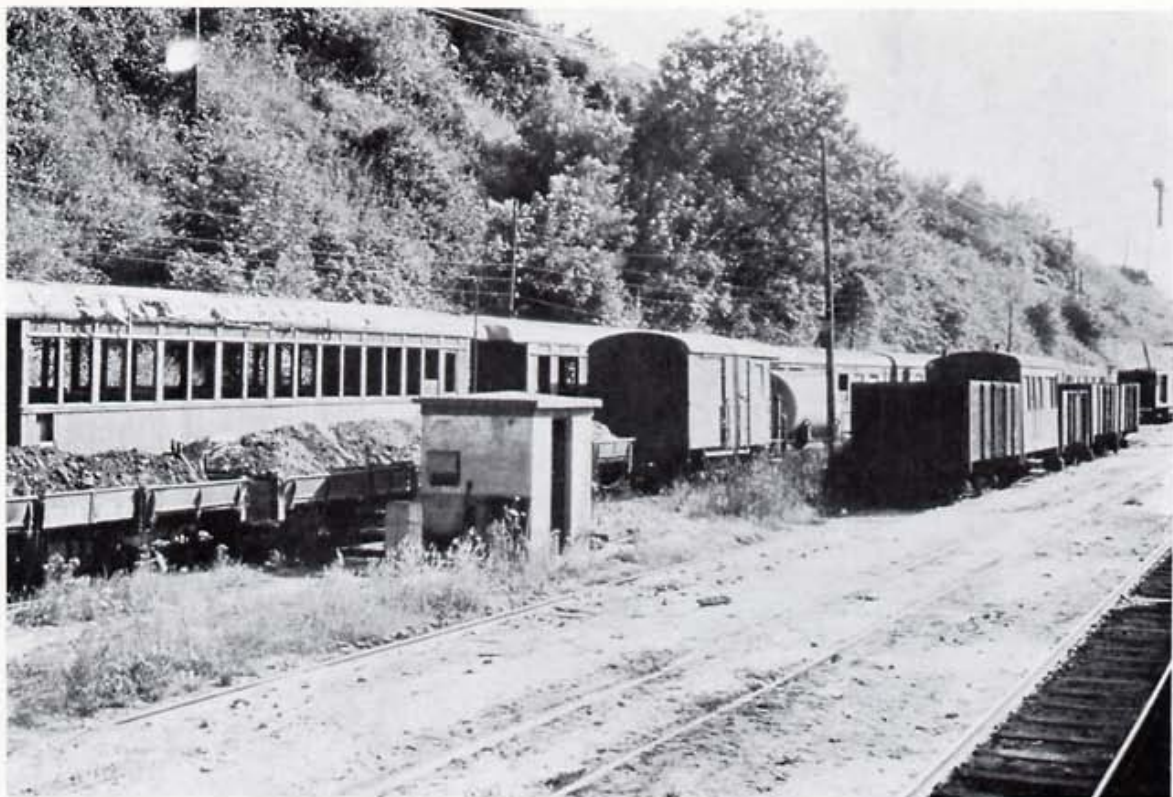
(3) Nos referimos especialmente a la cuenca de Sabero, núcleo leonés de planta y edificaciones de la época, de gran interés, a proteger como sitio monumental regional por otra parte, y que llegó durante quince años a disponer de la primera ferrería a la inglesa o altos hornos en España. Cf. F. QUIROS LINARES; *La Sociedad Palentino-Leonesa de Minas y los primeros altos hornos al cok de España en Sabero (1847-1862)*; "Estudios Geográficos", 125, 1971, pp. 657-672. G. GARCIVAL; *La vieja quimera de industrializar Castilla (La Vieja)*; "Triunfo", n.º 569, 1973, pp. 30-33. J. L. GONZALEZ GARCIA; *La Sociedad Palentino Leonesa y la fábrica de San Blas de Sabero*; "Económicas y Empresariales", n.º 8, 1979, pp. 146-157.



Prado de la Guzpeña.



Santibáñez de la Peña.



Valmaseda.



Estación de Bilbao.



Estación de León.



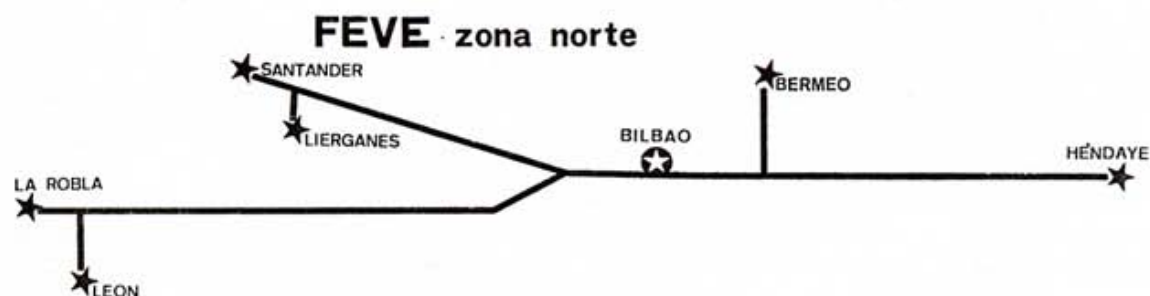
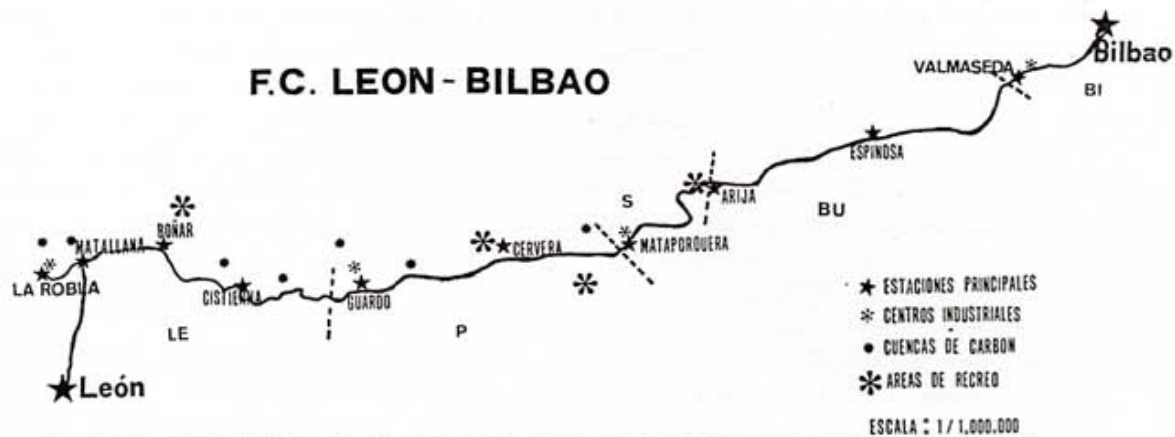
Estación de Matallana de Torio.



Tranvía León - Cistierna.



Correo León - Bilbao.



El supuesto de la baja rentabilidad y cierre de líneas en algunos casos, motivado por el decreciente tráfico y circulación, no fue la causa del desmantelamiento del ramal de Cistierna a Sabero, sólo explicado por razones de sustitución de la infraestructura tradicional ferroviaria por una moderna y bien equipada de tipo rutero a cargo de la empresa Hulleras de Sabero y Anexas, pero sí ha sido, dentro del panorama general en España de los ferrocarriles de vía estrecha, la razón de su estatalización. Esta línea en 1972 se traspasó a FEVE. El cordón umbilical que enlazaba desde 1894 toda la subregión oriental leonesa y la palentina, orientado al tráfico carbonero esencialmente, va a cambiar radicalmente desde los años sesenta, coincidiendo precisamente en el momento de paso de la línea al Estado.

EXPLOTACION DEL F. C. LEON-BILBAO, de FEVE (1972-1979)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Viajeros	635.348	575.478	497.915	377.219	356.248	350.564	338.976	303.830
Tm. Mercancías	701.621	675.093	651.357	556.510	463.192	418.683	475.760	486.077
Kms. recorridos	960.425	964.574	937.700	777.863	678.937	700.301	709.154	712.904

Fuente: FEVE, Dirección de Zona Norte, Resumen General de Tráfico.

De esta forma, se comprueba cómo sobre una línea con tráfico mixto (en ambos sentidos, de viajeros y mercancías) ha disminuido sensiblemente, hasta el punto que a una media de diez trenes de viajeros por día y una variable cantidad aproximadamente similar en los de mercancías, la línea está a un tercio de explotación de la capacidad, que teóricamente, según la Unión Internacional de los Ferrocarriles, está, para 1973, alrededor de 60 trenes/día para una línea con vía única. La explotación baja a cifras alarmantes en tan breve tiempo, si bien hay una moderación en el decrecimiento general a partir de 1977, y, especialmente, una recuperación en el transporte de mercancías, en base a las arenas, cementos y carbón —ahora no sólo en la dirección de Bilbao, sino también de La Robla y procedente de Sabero, sobre todo, en el tipo de carbón cok, preparado en las instalaciones industriales de Hulleras de Sabero, sitas en Vegamediana— (4).

La distribución de la recaudación por estaciones según los ingresos generales es la siguiente, con datos oficiales de la Compañía, del año 1978 (en las provincias de León, Palencia, Santander y Burgos), dados en porcentajes: León (8,25), La Robla (5,27), Matallana (4,55), Boñar (0,98), Cistierna (17,87) y Puente Almuhey (1,54). En Palencia: Guardo (4,48), Santibáñez de la Peña (1,02), Cervera (1,19). En Santander: Mataporquera (1,39). Y en Burgos: Arija (15,69), Espinosa de los Monteros (1,04). Son éstas las más significativas en esas provincias, notándose a partir de ellas el servicio que se presta, especialmente en la provincia de León, que supone alrededor del 40 % de la recaudación general, y sobre manera en la estación de Cistierna, que junto a la de Arija y las de Bilbao —que supondría el resto no citado— son las de más tráfico.

El ferrocarril tiene tres áreas de servicio de viajeros, que están bien marcadas por las propias áreas de influencia de las dos ciudades-destino de la línea: desde Bilbao a la estación de Aranguren, de empalme con el ferrocarril de Bilbao-Santander, hay un recorrido común que queda estadísticamente al margen de la explotación de la línea León-Bilbao, por lo que hay que considerar exclusivamente a partir de Aranguren hasta Espinosa de los Monteros la primera área de servicio de viajeros o de atracción de la ciudad de Bilbao, con un tranvía destino a Valmaseda y otro hasta Espinosa. La segunda área es la que alcanza desde León hasta Cistierna, restando un amplio sector entre ambas áreas, que se sitúan a más de dos horas de trayecto con relación a esas ciudades, y que quedan sólo servidas por el tren correo.

## MEDIA DE CIRCULACION DIARIA DE TRENES DE VIAJEROS Y MERCANCIAS

### 1. Viajeros:

- Correo León-Bilbao y viceversa
- Ligero Espinosa-Bilbao y viceversa
- Ligero Cistierna-León y viceversa
- Ligero Boñar-León y viceversa
- Tranvía Valmaseda-Aranguren-Bilbao y viceversa

### 2. Mercancías (media muy variable):

- 6 entre Arija-Valmaseda y Bilbao y viceversa
- 1 " Cistierna-Valmaseda y Bilbao y viceversa
- 1 " Cistierna-La Robla y viceversa
- 1 " Cistierna-Guardo y viceversa

---

(4) De interés para la historia de este ferrocarril son los artículos de G. GARCIVAL; *Evocaciones de un pueblo que transbordó sus pequeños trenes a Inglaterra*; "Vía Libre", n.º 155, 1976, pp. 46-48, en relación al ramal de Sabero, y A. SANCHEZ OJANGUREN; *La Robla-León-Bilbao, un ferrocarril carbonero para los Altos Hornos*; "Vía Libre", n.º 183, 1979, pp. 8-11.

En conjunto, el ferrocarril tiene planteada una problemática que aparece bien claramente desde 1968 con un producto negativo anual continuado, que sólo en los dos primeros años de la explotación, 1895-96, así como en 1936, fue excepcionalmente negativo, y que ya el balance de 1966 anunció, tras un deterioro de la situación a partir de 1959. Causas diferentes se han intentado presentar a nivel de España: 1) La elevación muy sensible de los gastos, como salarios y cuotas de la Seguridad Social, que para el caso de nuestro ferrocarril ha venido elevando continuamente el coeficiente de gastos durante los años sesenta y setenta (1961 coeficiente 86,43 y 1971 un 138,39), a lo que habría que añadir el Plan de Modernización del ferrocarril iniciado en 1965, que sustituye básicamente el material de tracción de vapor por el Diésel, que de por sí supone un 70 % más costosa que la tracción eléctrica 2) El retraso en la actualización de las tarifas a pesar de esta problemática. 3) El descenso, en cambio, debido a la competencia del transporte por carretera, tanto en los tráficos de mercancías como de viajeros, muy difícil de recuperar (5). Las ampliaciones previstas, dentro del Plan Energético Nacional, de las Centrales Térmicas de La Robla y de Velilla del Río Carrión, que suponen aumentar para 1987 a más del doble la potencia actual instalada, por lo cual se entiende que se incrementará la producción de carbones de las cuencas de la región, llevando a una reestructuración del sector importante; pero nos tememos que esto, de cara al impulso al ferrocarril de vía estrecha, poco puede suponer, por la competencia del camión, como se ha dicho anteriormente. Por ello debería irse a una política de coordinación entre ambos medios alternativos de transporte, fomentando la facilidad de las comunicaciones en este eje La Robla-Bilbao, desde el valle del Bernesga al del Cadagua, a lo largo de una carretera transversal como el ferrocarril, que tenga ancho y firme adecuados. Una carretera y un ferrocarril más idóneos y definitivos los exigen ya nuestra economía regional castellano-leonesa, que coordinaría con las de Cantabria y País Vasco por el cordón ferroviario-rutero, paralelo en muchos tramos.

La potencialidad de la riqueza carbonífera, energética, minerales y rocas, como producción industrial de la franja que sirve el ferrocarril, ha de verse así mismo acompañada del fomento, de por sí ya avanzado en algún sector de esta zona, del turismo estival, y aún a lo largo de todo el año, desde las ciudades de León y de Bilbao (6) y otras, de cara a la Montaña, donde ya son numerosas las residencias secundarias y urbanizaciones que jalonan el trazado del ferrocarril en un radio próximo, con algunas villas especializadas en este sector. También el tráfico suburbano desde Bilbao, y en el futuro desde León, pueden necesitar aún más este ferrocarril. León, particularmente, ha aceptado en su Plan General de Ordenación Urbana de 1981 conservar la ubicación actual de la estación llamada "de Matallana", previendo su importancia para hacer frente al desarrollo actual de la urbe en dirección Norte, lo que puede llegar pronto a la conveniencia de un servicio de tranvía suburbano para sus barrios y para la zona universitaria que en su parcela de reserva del polígono universitario bordea el mismo ferrocarril.

De política se trata, en todo caso, lo que a continuación pretendemos proseguir, en el marco de la ordenación u organización de nuestro espacio. Si la orientación de la explotación ha pasado de ser hullera a tener distintos usos, lo que equivale a una explotación más compleja que la original del ferrocarril, viene a ser necesario que se lleve a cabo una segunda etapa de modernización y el fomento de transportes de viajeros, que ha descendido en los últimos años a cifras que hacen peligrar su propia existencia, como ocurrió, en el pasado mes de mayo de 1980, con el tren correo de Ponferrada-Villablino. Si el ferrocarril ya es desde hace tiempo de distinta empresa que la de los propie-

---

(5) COMISARIA DEL PLAN DE DESARROLLO. III; Transportes; Madrid, B. O. E., 1972, p. 77.

(6) L. LOPEZ TRIGAL; La Red Urbana de León. Análisis de Geografía Regional; León, Publicaciones del Colegio Universitario de León, 1977. J. ORTEGA VALCARCEL; La transformación de un espacio rural: Las Montañas de Burgos; Valladolid, Universidad, 1974.

tarios de las minas y los industriales vascos, no podrán coincidir forzosamente, como en el citado ferrocarril berciano de la Minero Siderúrgica de Ponferrada, la supervivencia del ferrocarril con el futuro e intereses de las propias empresas mineras, por lo que es el Estado y las Comunidades Autónomas, a las cuales se traspasan las competencias de FEVE, quienes deben estar interesados por el mantenimiento y mejora de estos ferrocarriles, contando, por supuesto, con una racionalización en su explotación.

Racionalización que entendemos que se explicaría por poseer este ferrocarril el carácter de conexión intermedia más directa entre León y Bilbao, en el marco de la red de RENFE, que da servicio a un vacío o laguna de la misma y comunica regiones distintas, sirviendo de eje-cremallera a unas zonas de la vertiente sur de la Cantábrica con economías mineras y turísticas de importancia para todo el Estado. Así, la conexión de FEVE León-Bilbao es de 335 Kms., por 412 la de RENFE, si bien está, en cambio, lejos de ser más rápida, desafío que difícilmente se podrá superar si no se cuestiona el actual tráfico de viajeros y, al menos, se hace más competitivo para el servicio entre estas ciudades, ya que en los trayectos intermedios se entiende que sí lo es (para el expreso de RENFE supone en la actualidad un tiempo de 6,30 horas y coste de 944 Pts. en segunda, y para el correo de FEVE de 10 horas y 612 Pts.). Poner en circulación un tren de tipo expreso o semejante para el trayecto León-Bilbao, con paradas intermedias mínimas y reducidas (son 55 las existentes para el tren correo) a las estaciones de las villas cabeceras de comarca y empalmes (Boñar, Cistierna, Guardo, Vado-Cervera, Mataporquera, Espinosa, Valmaseda), podría empezar siendo una salida al impulso del servicio de viajeros, y una solución a proseguir en un futuro. La alternativa de un ferrocarril periclitado que amenace con el cierre definitivo, debe superarse; los intereses de las ciudades-destino, de las poblaciones intermedias y de las regiones del trayecto no deberían quedar frustrados.